

Näringsdepartementet  
[n.registrator@regeringskansliet.se](mailto:n.registrator@regeringskansliet.se)  
[n.nationellplan@regeringskansliet.se](mailto:n.nationellplan@regeringskansliet.se)

## Remissyttrande – Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029; Dnr N2017/05430/TIF

### Sammanfattning

Region Kronoberg har av Trafikverket beretts tillfälle att avge yttrande över ovanstående remiss.

Region Kronobergs svar på nationell plan bygger på gemensamma ställningstaganden utifrån det sydsvenska positionspapperet "Ett enat Sydsverige skapar ett starkt Sverige" och de sydsvenska prioriteringarna vilket är framtaget gemensamt av Sydsveriges sex regioner; Jönköping, Kronoberg, Kalmar, Blekinge, Skåne och Halland.

Region Kronoberg lämnar yttrandet som ansvarig för samordningen av det regionala tillväxtarbetet, länsplaneupprättare och som ansvarig för den regionala kollektivtrafiken. Yttrandet bygger på fortlöpande samverkan med kommunerna i tjänstemannagruppen för infrastruktur, näringslivet och andra aktörer i regionen.

### Sammanfattning av synpunkter

#### Övergripande

- Tidigare utpekade åtgärder och nya föreslagna åtgärder i Kronobergs län måste finnas kvar och genomföras.
- De sydsvenska prioriteringarna bör genomföras i sin helhet, eftersom nyttan av föreslagna åtgärder uppnås när förslaget tas med i sin helhet
- Det är positivt att den nationella ramen utökats med 100 miljarder kronor, dock är det inte tillräckligt.
- Region Kronoberg anser att ramen minst måste utökas med ytterligare 10 procent dvs. 20 miljarder kronor.
- För att en acceptabel standard ska kunna hållas på det regionala och enskilda vägnätet och för att satsningar på cykelvägar, hållplatser och samåkningsparkeringar för kollektivtrafik ska upprätthållas, måste anslaget till länstransportplan höjas drastiskt.

### **Brister i Trafikverkets förslag för större åtgärder**

- Region Kronoberg anser att hela RV 25 ska få mötesseparering för att få förbättrad trafiksäkerhet på hela sträckan mellan tre av Sydsveriges tillväxtmotorer - Halmstad, Växjö och Kalmar.
- Region Kronoberg anser att det långsiktiga målet är förstärka hela Kust-till-Kust banan, och att 200 km/h blir möjlig som högsta tillåtna hastighet och dubbelspår på de hårdast belastade sträckorna
- Region Kronoberg anser att upprustningen av Kust-till-Kustbanan måste inledas redan i kommande planperiod med ett partiellt dubbelspår Gemla – Råppe
- Region Kronoberg anser att det innan nästa planperiod måste genomföras en samlad utredning och prioritering av behovet av ytterligare mötesspår och partiella dubbelspår på hela Kust-till-Kustbanan.
- För att utveckla tågtrafik på Markarydsbanan anser Region Kronoberg att det snarast måste genomföras kompletterande reinvesteringar och trimningsåtgärder på sträckan Hässleholm-Markaryd-Halmstad.
- För att skapa trovärdighet i ambitionerna på miljön- och klimatområdet och för att möjliggöra överföra godstransporter från lastbil till järnväg anser Region Kronoberg att det behövs också kapacitetsförstärkningar på Älmhults bangård
- Region Kronoberg anser att spårbyte, samt elektrifiering på sträckan Älmhult – Olofström som första delen för att bygga Sydostänken måste finnas med i den nationella planen.

### **Övrigt om nationell plan**

- Arbetet för att få bort resterande 14 farliga plankorsningar korsningar i Kronobergs län måste fortsätta och intensifieras.
- Att bärighets- och tjälsäkra av det mindre vägnätet fortsätter vara prioriterat och att det i fortsättningen också är möjligt att dessa medel ska kunna kombineras med medel från länstransportplanen
- Region Kronoberg är försiktigt positiva till förslaget att Trafikverket ska få samfinansiera utbyggnaden av mötesseparering. Region Kronoberg hade hellre föredragit att den tilldelade ramen till länstransportplanen hade förstärkts
- Region Kronoberg är försiktigt positiva till statsmiljöavtalen, men hade föredragit att den tilldelade ramen till länstransportplanen hade förstärkts, så att bidraget på ett bättre sätt hade kunnat bidra till den regionala utvecklingen som har sin grund i politiskt förankrade utvecklingsplaner i regionen.
- Regelverket för stadsmiljöavtalen måste förändras så att det i ansökningsskedet äger rum en avstämning med de regionala kollektivtrafikmyndigheten och länsplaneupprättare, dvs. Regionen.

- Region Kronoberg anser att Trafikverket via den nationella planen måste ta ansvar för utbyggande av cykelvägar längs med det nationella vägnätet även i mindre tätbefolkade områden.
- Vid ombyggnaden av det statliga vägnätet till mötesseparering, dvs. 2+1-väg ska möjlighet för cykeltrafik vara normen.

### Ny stambana

- Stationsort pekas ut i Kronobergs län på föreslagna sträckning
- Finansieringen av ny stambana sker på annat sätt än via anslag
- Kraftfull upprustning och utveckling av anslutande banor och vägar till den nya stambanan
- En snabb utbyggnad av hela systemet
- En utbyggnad för tåg med hög hastighet, 320 km/h
- Omgående påbörja arbetet med delsträckan Hässleholm-Lund
- Anslutning (växel) mellan ny stambana och befintliga banor i Hässleholm, Värnamo och Tranås

### Bakgrund

Den 31 augusti lämnade Trafikverket över sitt förslag till nationell transportplan 2018 – 2029 till regeringen. Samtidigt skickades planen ut på remiss. Remisstiden pågår till 30 november. Regeringen fattar det slutliga beslutet om den nationella transportplanen våren 2018. Parallellt med den Nationella planen pågår Sverigeförhandlingens slutarbete för att senast vid årsskiftet lämnas över till regeringen. Regeringen ska också fatta beslut om Sverigeförhandlingens förslag våren 2018. Förslaget till nationell plan bygger också på det så kallade inriktningsunderlaget vilket Region Kronoberg lämnade yttrande på i början av 2016 (15RK1065).

Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029 har tagits fram på uppdrag av och enligt direktiv från regeringen och omfattar åtgärder för att underhålla den statliga infrastrukturen och utveckla de statliga vägar och järnvägar samt sjöfart och luftfart. Förslaget är omfattande, drygt 1 200 sidor, och består av ett huvuddokument och sex underdokument.

Den statliga planeringsramen för åtgärder i transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 är beslutad av riksdagen och uppgår till 622,5 miljarder kronor. Det är en ökning med 100 miljarder kronor jämfört med befintlig plan.

Av direktiven framgår att planeringsramen ska fördelas på följande sätt:

- 333,5 miljarder kronor ska användas till utveckling av transportsystemet, varav 36,6 miljarder avser medel till länsplaner.
- 125 miljarder kronor ska avsättas till drift, underhåll och reinvesteringar av statliga järnvägar.



- 164 miljarder kronor ska gå till drift, underhåll och reinvesteringar av statliga vägar inklusive bärighet och tjälsäkring, samt till statlig medfinansiering till enskilda vägar.

## Synpunkter

Region Kronoberg synpunkter på Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029 inleds med synpunkter utifrån de Sydsvenska prioriteringarna för att därefter lämna mer länsspecifika synpunkter, vilket också inkluderar Region Kronobergs synpunkter på ny stambana.

## Sydsvenska prioriteringar

Kronobergs län utgör ett nav i södra Sverige. Länets infrastruktur påverkar och påverkas av angränsande län. Invånare och gods rör sig från norr till söder och öster till väster, och omvänt, oberoende av regionala gränser. Transporter och resor hänger alltså samman oavsett vilka administrativa gränser som finns eller vem som har huvudansvaret för infrastrukturen. Av det skälet samarbetar de sex sydsvenska regionerna kring viktiga mål och satsningar på södra Sveriges infrastruktur.

Sydsveriges gemensamma prioriteringar av objekt i nationell plan utgår från positionspapperet och den underliggande systemanalysen. Med våra prioriteringar vill vi stärka hållbar utveckling, konkurrenskraft och sysselsättning i Sydsverige och i hela Sverige. Vi vill bidra till ett klimatsmart transportsystem. Vi vill också medverka till en välfungerande helhet genom att ta till vara och bygga vidare på den befintliga infrastrukturen och genom att kollektivtrafik, infrastruktur och bostadsbyggande går hand i hand.

I de sydsvenska prioriteringarna har de största satsningarna lyfts fram som är av gemensam betydelse för Sydsverige men också för de som bedömts ge både regional och nationell tillväxt. Den nationella planen har på ett relativt bra sätt tagit hand om de sydsvenska prioriteringarna. Störst nytta av föreslagna åtgärder uppnås dock när förslaget tas med i sin helhet, eftersom satsningarna är beroende av och samspelar med varandra. För Kronobergs del saknas framförallt satsningen på Kust-till-Kustbanan, delen Alvesta-Växjö samt utveckling av Sydostlänken.

- Interregional tillgänglighet:  
Utbyggnaden av nya stambanor bör starta från storstäderna där kapacitetsbristerna är som störst. Byggnationen måste ske via särskild finansiering. Att finansiera stambanorna inom ordinarie ramar innebär att viktiga satsningar skjuts på framtiden och att stambanornas färdigställande ligger flera decennier fram i tiden. Det måste också samordnas med förbättringar av sidobanorna och den regionala tågtrafiken som regionerna tillhandahåller och utvecklar. Satsningar på de anslutande sidobanorna kan inte vänta utan måste ske parallellt för att skapa en nödvändig regional tillgänglighet och underlag för höghastighetstågen.
- Sammanknutet Sydsverige:  
Den flerkärniga strukturen med tillväxtmotorer och regionala kärnor är en tillgång. Den flerkärniga ortsstrukturen behöver stödjas genom ett

finmaskigt nät av vägar och ett fungerande järnvägsnät. Närheten mellan tillväxtmotorer och kärnor med dess omland måste öka. Tillsammans med kommunerna bygger vi ut fossilfri busstrafik och ersätter korta bilresor med cykelvägnät. Sydsveriges järnvägsnät är ett av Sveriges mest trafikerade. De sydsvenska regionerna satsar årligen flera miljarder på att tillhandahålla en attraktiv kollektivtrafik. Den hårda belastningen medför störningar i systemen som får stora konsekvenser för såväl resenärer som gods. Det finns behov av ordentliga insatser för att höja järnvägarnas skick och återhämta ett eftersatt underhåll. Det behövs i många fall investeringar i stationsanläggningar, dubbelspår och trimningsåtgärder. Detta ger ökad kapacitet, kortare restider och ett mindre sårbart system.

- **Konkurrensmässiga och hållbara godstransporter:**  
Genom Sydsverige går förbindelserna mellan det kontinentala Europa och Skandinavien. 41 % av importvärdet och 31 % av exportvärdet i Sverige passerar Sydsveriges hamnar och Öresundsbron. Vidareutveckla och undanröj flaskhalsar i TEN-T korridoren. Knyt ihop Östersjöhamnarna med Scan-Med korridoren för att koppla samman den med TEN-T näten i länderna på andra sidan Östersjön. I Sydsverige finns även en stark skogsnäring, hela 20-25 procent av rikets tillväxt inom segmentet, vilket innebär stora volymer för transportnätet inklusive hamnarna. Det är viktigt att säkra bärigheten på det finmaskiga vägnätet och genomföra åtgärder för upprepade årliga tjällossningar.

### **Namn-givna investeringar i Kronobergs län**

Kronobergs län genomkorsas av fyra nationella järnvägar vilka är Södra stambanan, Kust-till-kustbanan, Markarydsbanan samt Sydostlänken. I Kronoberg finns också 11 järnvägsstationer. Länet genomkorsas också av två nationella vägar vilka är E4 och Rv 25.

Det förslag till nationell transportplan som Trafikverket presenterat är i stora delar positivt och kommer att bidra till ett sammanknutet Sydsverige. De namngivna investeringarna som föreslås i nationell plan för Kronobergs län är viktiga och måste finnas kvar i slutligt förslag och om möjligt tidigareläggas. Det är också positivt att den utökade ramen på 100 miljarder kronor används till utveckling och upprättning av järnvägen, dock är det inte tillräckligt.

### **Viktiga investeringar för Kronoberg som är med i nationell plan**

---

E4 Ljungby–Toftaholm

---

Markarydsbanan Eldsberga–Hässleholm, kontaktledning (reinvestering)

---

Södra stambanan Älmhult–Hässleholm, kontaktledning

---

Skrub, mötesstation (samfinansiering med regional plan)

---

---

Spårbyte Älmhult – Olofström (reinvestering)

---

Rv 25, Sjöatorp–Alvesta V (inkl. trafikplats)

---

Rv 25, Boasjön–Annerstad

---

Rv 25, Österleden i Växjö

---

Ny stambana: två nya spår Lund–Hässleholm.

---

Ligger i Skåne men har stor betydelse för Kronoberg

---

Halmstad C/bangård

---

Ligger i Halland men har stor betydelse för Kronoberg

---

Värnamo–Jönköping/Nässjö, elektrifiering och höjd hastighet

---

Ligger i Jönköpings län men har stor betydelse för Kronoberg

---

Kronoberg är en av landets största inpendlingsregioner med ett näringsliv som har ett stort behov av att hämta arbetskraft (inpendling) från kringliggande län. I förslaget finns det flera åtgärder inom men också utanför länet som kommer att vara av stor betydelse för Kronoberg och södra Sverige. Åtgärder som förbättrar möjligheterna för länets invånare att resa till och från jobb, utbildning och fritid. Region Kronoberg uppfattar att Trafikverkets förslag till nationell plan i samband med näringslivets behov till stor del begränsar sig till behovet av godstransporter. Dessa är nog så viktiga men näringslivet fokuserar allt mer mot behovet av kompetens och kompetensförsörjning.

Kompetensförsörjningen har i princip två ben att stå på. Det första är att fler individer väljer att bosätta sig på orter i länet och det andra är fungerande infrastruktur och kommunikationer, det vill säga inpendling. Det råder dock bostadsbrist i samtliga av Kronobergs åtta kommuner. Till 2025 planeras det för minst 8 600 nya bostäder, men det är inte tillräckligt för att säkra kompetensförsörjningen för länets näringsliv.

Region Kronoberg ser också möjlighet till att ytterligare utveckla länets 11 stationsorter där intresse finns för bostadsbyggande men där låne- och finansinstitut hämmar möjligheten för nybyggnation. Bruttoregionalprodukten för Kronobergs län har under perioden 2000-2015 ökat med 73 %, vilket placerar Kronoberg på 6:e plats i riket. För att Kronobergs län ska kunna fortsätta att utvecklas på ett bra sätt återstår att stärka och förbättra pendlingsmöjligheten in till länet.

Bland föreslagna åtgärderna i nationell plan finns några som är extra betydelsefulla för Kronobergs län och som kommer att underlätta kompetensförsörjningen för länets näringsliv, men ligger utanför länet. En ny stambana mellan Hässleholm och Lund, är viktig för att dagligen transportera människor till jobb och utbildning på orter i Kronoberg. Byggnationen måste påbörjas omgående och kan inte vänta till slutet av planperioden. Den andra större åtgärden utanför Kronoberg som har betydelse för länet är de planerade åtgärderna för Halmstad C/bangård. Ombyggnaden av Halmstad central tillsammans med reinvestering på Markarydsbanan och mötesstation i Knäred kommer bidra till att persontrafik kan startas på sträckan Markaryd - Halmstad.



I åtgärdsvalsstudien för Markarydsbanan har det också konstaterats en hög nationell nytta då banan är en omledningsbana för bland annat Västkustbanan. Regionaltågstrafik på Markarydsbanan kommer att bidra till att bättre knyta ihop sydöstra Sverige med den svenska västkusten och Göteborg. Slutligen är också de planerade åtgärderna för järnvägstrafiken i Jönköpings län det så kallade Y-et Värnamo-Jönköping-Nässjö viktiga för Kronoberg. När det är klart kommer det att bidra positivt och på sikt knyta samman orter i Jönköpings och Kronobergs län.

För att förbättra järnvägstrafiken på Alvestas bangård, föreslås även ett triangelspår. En åtgärd som kommer att underlätta för framförallt näringslivets järnvägstransporter. Triangelspåret kommer också att bidra positivt till förbättrad kapacitet för järnvägstrafiken kring Alvesta. Region Kronoberg är också positiv till den planerade reinvesteringen på sträckan Älmhult-Hässleholm då kontaktledningarna ska bytas.

Vad gäller vägåtgärder ser Region Kronoberg med tillförsikt att Europaväg 4, E4, finns kvar och med i den nationella planen. Vägplanen har vunnit laga kraft och byggnationen kan påbörjas i närtid. Riksväg 25, Rv 25, är länken mellan tre av Sydsveriges tillväxtmotorer, Halmstad, Växjö och Kalmar. Den är också länken mellan arbetsmarknadsregionerna Ljungby och Växjö.

Region Kronoberg anser att hela RV 25 ska få mötesseparering för att få förbättrad trafiksäkerhet och bidra till ett sammanknutet Sydsverige. På sträckan Växjö – Hjortsberga är RV 25 samma som RV 27 vilket är en del av Baltic-Link stråket. I Kronobergs län finns tre etapper med i den nationella planen vilket vi anser positivt och av stor betydelse för Kronobergs län. Åtgärderna som finns med är Rv 25, Österleden i Växjö, Rv 25, Sjöatorp-Alvesta V (inkl. trafikplats till 707) och Rv 25, Boasjön-Annerstad.

### **Brister i Trafikverkets förslag till nationell plan**

Även om många viktiga åtgärder har tagits med som förslag i Nationell plan, har flera åtgärder av stor betydelse för Kronoberg inte kommit med. Flera av för Kronoberg viktiga åtgärder skulle finnas med om planen utökades med 10 procent, vilket enligt Trafikverkets sammanställning motsvarar en utökad ram med cirka 20 miljarder kronor. Region Kronoberg anser att ramen måste utökas med detta belopp, vilket kan ske om finansiering av ny stambana kan ske på annat sätt än via anslag.

### **Åtgärder som borde varit med i Nationell plan**

---

Kust-till-kustbanan Växjö-Alvesta tillsammans med kapacitetsförstär

---

Älmhult-Olofström, elektrifiering och upprustning (Sydostlänken etc

---

Älmhults bangård, kapacitet

---

Rv 25 Hovmantorp-Lessebo

---

Ny järnväg Olofström-Karlshamn (Sydostlänken etapp 2)

---

I den nationella planen föreslås inga åtgärder på Kust-till-kustbanan mer än ett mötesspår i Skruv som regionen bidrar till genom samfinansiering mellan länstransportplan och nationell plan samt trimningsåtgärd genom en så kallad mellanblockssignal mellan Alvesta-Rydaholm. Trafikverkets underlagsrapport Tillstånd och brister i transportsystemet återger inte på ett tillfredställande sätt de brister och problem som finns på Kust-till-Kustbanan. Järnvägen är viktig då den trafikeras med persontrafik till och från Kalmar, Blekinge, Jönköping, Västra Götaland och Skåne.

Den största bristen återfinns mellan Alvesta-Växjö vilken är en getingmidja och är en av de hårdast belastade enkelspåriga bandelarna i Sverige. Sträckan trafikeras av många olika tågssystem. Hela fem olika persontrafiklinjer samt godstrafik går på sträckan, vilket torde göra detta enkelspår unikt i Sverige. I nuläget trafikeras banan av 108 tåg per vardag, det vill säga 54 tåg i vardera riktningen och ungefär 12 godståg per dygn trafikerar sträckan och i maxtimmen trafikeras sträckan av totalt fyra tåg per timme och riktning som ska passera åtta plankorsningar.

Region Kronoberg har, tillsammans med våra grannregioner, ambitionen att ytterligare öka regionaltagstrafiken i syfte att stärka södra Sverige och indirekt hela landet. Region Kronoberg anser att det långsiktiga målet är förstärka hela Kust till kust banan, och att 200 km/h blir möjlig som högsta tillåtna hastighet och dubbelspår på de hårdast belastade delarna. Om den nationella planens ram ökar med 10 % kan ett partiellt dubbelspår Gemla – Råppe kunna byggas för 300 miljoner kronor. Region Kronoberg avser att till slutligt förslag av Länstransportplanen avsätta medel för samfinansiering. Regeringen måste besluta om att åtgärden partiellt dubbelspår Gemla – Råppe ska finnas med i den slutliga nationella planen.

År 2010 presenterades en förstudie över kapacitetsförstärkande åtgärder på kust-till-kustbanan Alvesta-Växjö-Kalmar. Förstudien genomfördes av Trafikverket tillsammans med Regionförbundet i Kalmar län, Regionförbundet i södra Småland och kommunerna i Alvesta, Växjö, Lessebo, Emmaboda, Nybro samt Kalmar. Förstudien ingick även i ett samverkansprojekt med EU. Flera av åtgärderna har nu genomförts eller är på väg att genomföras, vilket har medfört bättre trafikering. Även om nästan samtliga åtgärder har genomförts närmar sig trafikeringen banans kapacitetstak.

Inom arbetet med Sverigeförhandlingen har också åtgärdsvalsstudier genomförts som visar på banans brister. Trots ett flertal utredningar anser Region Kronoberg att det innan nästa planperiod genomförs en samlad utredning och prioritering av behovet av ytterligare mötesspår och partiella dubbelspår på hela Kust-till-Kustbanan. Därför bör det tydligt framgå i slutligt förslag till nationell plan att Kust-till-Kustbanan har brister.

I Trafikverkets förslag till nationell plan återfinns spårbyte på Älmhult – Olofström vilket är en del av Sydostlänken. Det är bra att sträckan säkerställs för järnvägstrafik då godsvolymer är stora på banan Älmhult–Olofström, och en överflyttning till lastbil skulle få stora negativa konsekvenser i vägsystemet. Men järnvägens miljönytta skulle avsevärt förbättras om tåg på sträckan skulle kunna vara elektrifierade. Vid en utökad ram på 10 procent skulle sträckan kunna elektrifieras. Kostnaden är uppskattad till 861 miljoner kronor. För att skapa trovärdighet i ambitionerna på miljö- och klimatområdet och för att möjliggöra överföra godstransporter från lastbil till järnväg behövs också



kapacitetsförstärkningar på Älmhults bangård. Spår 3 förlängs norrut för att fungera som kombinerat utdrags- och förbigångsspår samt att spår 4 ansluts till Sydostlänken (Olofströmsbanan). Åtgärden finns också med om ramen utökas med 10 procent och har en uppskattad kostnad till 204 miljoner kronor. Region Kronoberg anser att spårbyte, elektrifiering samt åtgärder på Älmhults bangård som första delen för att bygga Sydostlänken måste finnas med i den nationella planen. Detta är åtgärder som inte kan skjutas på framtiden.

Kopplat till järnvägsinfrastrukturen på Kust-till-kustbanan och till Södra stambanan finns i Kronobergs län enbart på Södra stambanan 6 genom länet bevakade plankorsningar och på sträckan Alvesta-Växjö på Kust-till-Kustbanan finns 8 bevakade plankorsningar. Förutom att dessa korsningar är en säkerhetsrisk är det också ett påtagligt hinder för väginfrastrukturen. När den utökade trafikeringen kommer tillstånd på Kust-till-Kustbanan kommer bommarna inne i Alvesta tätort att vara fällda 30-40 minuter per timme. Flera korsningar har tagits bort, men arbetet för att få bort resterande farliga korsningar måste fortsätta och intensifieras. I förslag till nationell plan finns inget som tyder på att det arbetet med att få bort plankorsningar har intensifierats vilket Region Kronoberg anser att det borde göra.

Riksväg 25 binder samman Kalmar i öster med Halmstad i väster. Region Kronoberg finner det anmärkningsvärt att ingen etapp för mötesseparering återfinns i den nationella planen inom Trafikverket region väst ansvarsområde. För att bidra till ett sammanknutet Sydsverige bör det under planperioden tydligt utredas vilka åtgärder som krävs med förslag till etappindelningar.

Sträckan Rv 25 Hovmantorp-Lessebo finns med om ramen skulle utökas med 10 procent. Vägen är av riksintresse för kommunikationer och har en viktig funktion för långväga och regionala resor och transporter. Sträckan saknar säkra omkörningssträckor och det finns ett stort behov av att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten för alla trafikantkategorier. Kostanden för att åtgärda sträckan uppskattas till 123 miljoner kronor.

### **Övrigt om nationell plan**

Kronobergs län är beroende av det finmaskiga vägnätet och att detta håller god standard dels på grund av länets boendestruktur och dels för de stora mängder skogs- och virkestransporter som går i länet, det vill säga på det primära- och övriga länsvägnätet. Genom den nationella planen avsätts medel för bärighets- och tjälsäkring, för Trafikverket region syd har beloppet varit drygt 100 miljoner kronor per år. Det är viktigt att detta fortsätter vara prioriterat och att det i fortsättningen också är möjligt att dessa medel ska kunna kombineras med medel från länstransportplanen, och på så sätt kunna förbättra och höja standarden på länets finmaskiga vägnät på ett kostnadseffektivt sätt. Region Kronoberg ser en risk med att införandet av BK 4, det vill säga att 74-tonslasbilar kan minska medlen till vägnätet och enbart prioriteras till kostsamma broåtgärder.

Trafikverket föreslår i den nationella planen att Trafikverket ges mandat att under en begränsad tid avsätta medel till samfinansiering av trafiksäkerhetsåtgärder inom regionalt vägnät. Ett sådant mandat förväntas driva på utvecklingen och därmed ge ökade möjligheter att bland annat nå Nollvisionen. Åtgärden innebär också att vägar som idag

riskera att få hastighetssänkningar kan åtgärdas för att få förbättrad trafiksäkerhet och bibehållen eller höjd hastighet.

Kronoberg har en vidsträckt landsbygd där möjligheten för kollektiva resor i vissa delar är begränsad. På Kronobergs landsbygd finns ett stort och växande näringsliv som till stor del hänvisas till vägtransporter både för person- och godstransporter. Idag riskerar ett relativt stort vägnät att få sänkta hastigheter på vägar. För att åtgärda dessa vägar till en fullgod trafiksäkerhet uppskattas kostnaden till ca 1 miljard kronor för Kronoberg. Region Kronoberg är försiktigt positiva till förslaget att Trafikverket ska få samfinansiera utbyggnaden av mötesseparering. Region Kronoberg hade dock föredragit att den tilldelade ramen till länstransportplanen hade förstärkts.

Med rådande förslag vill Region Kronoberg framhålla och anmäla sitt intresse av att ta del av samfinansieringen. I Region Kronobergs Länstransportplan för perioden 2018-2029 finns det tre större vägobjekt som är aktuella och bör ligga i rätt planeringsfas för att erhålla statligt bidrag för ombyggnad till mötesseparering. På Rv 23 finns två etapper Älmhult-Ljungstorp inklusive förbi Älmhult och Huseby-Marklanda samt på Rv 27 finns en etapp Säljeryd-Växjö. Vägarna 23 och 27 är hårt belastade och på etapperna har flera olyckor skett både med döda och svårt skadade som följd. Kostnaden för att åtgärda de tre etapperna uppgår enligt Trafikverkets beräkningar till 451 miljoner kronor.

Regeringen har utpekat att kommuner och landsting kan söka stöd för kollektivtrafik- och cykelåtgärder i syfte att främja hållbara stadsmiljöer, så kallat stadsmiljöavtal. I den nationella planen avsätts 12 miljarder kronor, dvs. 1 miljard kronor per år. För att erhålla bidrag genom stadsmiljöavtalet ställs också krav på kommuner och landsting att genomföra motprestationer. Stadsmiljöavtalen ska bidra till att nå de mål som Miljömålsberedningen föreslagit och för att tydliggöra förslag till mål behövs en konkretisering i form av ett stadstrafikmål som bör vara en förutsättning för stadsmiljöavtal och annan infrastrukturplanering. Den formulering som föreslagits av sex myndigheter inom ramen för strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet är följande: "En ökad andel persontransporter ska ske med gång, cykel och kollektivtrafik i städer/tätorter samtidigt som tillgängligheten för dessa trafikslag prioriteras så att den totala biltrafiken minskar i staden/tätorten." En målformulering som Region Kronoberg kan ställa sig bakom.

I Kronoberg har tre kommuner Alvesta, Ljungby och Växjö sökt och erhållit bidrag. Region Kronoberg anser att det finns positiva anslag i idén med stadsmiljöavtalen, men det finns också betydande risker som inte har beaktats. För att kunna genomföra åtgärder och motprestationer vänder sig bidraget till stora och medelstora städer. Många kommuner som har behov av åtgärder är dock för små för att ens komma på tal för att söka statsbidrag. Vidare är det så att som förslaget är utformat behöver inte de kommuner som söker bidrag ha någon dialog eller avstämning med de regionala kollektivtrafikmyndigheterna vilket är en brist. Det är också så att statsmiljöavtalen i stort liknar de statsbidrag som fördelas via länstransportplanerna. Region Kronoberg är försiktigt positiva till statsmiljöavtalen, men hade snarare föredragit att den tilldelade ramen till länstransportplanen hade förstärkts, så att bidraget på ett bättre sätt hade kunnat bidra till den regionala utvecklingen som har sin grund i politiskt förankrade utvecklingsplaner i regionen.



Utbyggnad av cykelvägar längs med det statliga vägnätet. Finansiering av cykelvägsutbyggnad kan ske på tre sätt; genom medel från nationell plan, länstransportplanen eller genom kommunerna. I Kronoberg finns två vägar som är nationella, E4 och väg 25. Det innebär att åtgärderna på vägarna eller utbyggnad av cykelvägar längs med dessa vägar bör finansieras av medel från nationell transportplan. I Region Kronobergs cykelplan Cykla i gröna Kronoberg pekas 33 cykelvägar ut, var av flera går längs med det statliga vägnätet. Som exempel kan nämnas cykelvägar Alvesta-Växjö, Hovmantorp – Lessebo och Markaryd-Strömsnäsbruk-Traryd. I den nationella planen föreslås att cirka 1,5 miljarder kronor satsas på cykelvägar längs nationella vägar. Trafikverket medger att den största delen av cykelvägar ligger längs regional och kommunal infrastruktur. Eftersom flera av de cykelvägar som har pekats ut i Region Kronobergs cykelplan ligger längs med de nationella vägarna ser vi fram mot en fördjupad dialog med Trafikverket för att utveckla länets cykelvägnät.

Vid ombyggnaden av det statliga vägnätet till mötesseparering, dvs. 2+1-väg ska möjlighet för cykeltrafik vara normen. Vid planering och byggnation av mötesseparering ska separerad cykelväg, breddning av vägren eller på annat sätt beakta cyklisternas behov av trafiksäkerhet.

För att klara behoven och målsättningarna med den långsiktiga infrastrukturplaneringen behövs en betydande höjning av anslaget till infrastruktur. Fördelningen av medel till landets länstransportplaner är enbart en konsekvens av regeringens direktiv till Trafikverket. Enligt direktiven fick Kronoberg en anslagshöjning på ca 5 procent. Det är bra men inte tillräckligt för att en acceptabel standard ska kunna hållas på det regionala och enskilda vägnätet och för att satsningar på cykelvägar, hållplatser och samåkningsparkeringar för kollektivtrafik med mera ska upprätthållas. I detta remissvar omnämns ovan flera åtgärder, som visserligen är bra, men som helt eller delvis istället skulle kunna bidra till en förstärkning av länstransportplanerna. Om hälften av avsatta nationella medel till mötesseparering, stadsmiljöavtal och cykelåtgärder istället skulle ha förstärkt länstransportplanerna skulle Kronoberg ha kunna förstärka sin regionala plan med drygt 150 miljoner kronor, givet gällande fördelningsprincip.

## Ny stambana

I den nationella planen föreslår Trafikverket utifrån regeringens direktiv att de nya stambanorna ska byggas ut och finansieras genom anslag och i den takt som ekonomin tillåter. En konsekvens av det är att de nya stambanorna föreslås byggas för 250 km/h. Dock bör det enligt Trafikverket eftersträvas att banan byggs med en riktvärdesradie som klarar högre hastigheter såvida det inte medför stora merkostnader eller stora intrång.

- Stationsort pekas ut i Kronobergs län på föreslagen sträckning
- Finansieringen av ny stambana sker på annat sätt än via anslag
- Kraftfull upprustning och utveckling av anslutande banor och vägar till den nya stambanan
- En snabb utbyggnad av hela systemet
- En utbyggnad för tåg med hög hastighet, 320 km/h
- Omgående påbörja arbetet med delsträckan Hässleholm-Lund



- Anslutning (växel) mellan ny stambana och befintliga banor i Hässleholm, Värnamo och Tranås

Region Kronoberg anser att förslag till Nationell plan och hittills framlagda förslag av Sverigeförhandlingen inte gynnar hela landet eller den regionala utvecklingen. Region Kronoberg ser med oro på att bygget av stambana enbart utformas som ett projekt med syfte att stärka kopplingen mellan våra tre storstäder och för att ytterligare stimulera utvecklingen i dessa regioner. Region Kronoberg saknar en förklaring kring varför en påskyndning av urbanisering och centralisering är önskvärd. Region Kronoberg är i dagsläget den enda region utmed den nya föreslagna stambanan som inte får en station och därmed kan dra nytta av den utveckling som den nya banan möjliggör. Detta är helt oacceptabelt och både Kronoberg och sydöstra Sverige riskerar hamna efter i utveckling.

Region Kronoberg är dock positiv till en utbyggnad och utveckling av järnvägstrafiken både för person- och godstransporter och att samhället ska ta ett stort ansvar för att utveckla den. Region Kronoberg ser behov och nytta av att en ny stambana byggs, då dagens höga belastning på järnvägsnätet resulterat i kapacitetsbrist och sårbarhet. Region Kronoberg välkomnar Regeringens utpekande i direktiven att före 2029 påbörja byggandet av ny stambana Hässleholm-Lund. Denna sträcka kommer då den står klar omgående bidra till ökad regional nytta. Därför anser Region Kronoberg att sträckan Hässleholm – Lund måste omgående påbörjas samt att det i Hässleholm placeras en växel för att skapa ett system mellan nya och gamla stambanan.

För att en ny stambana ska bidra till interregional tillgänglighet och ett sammanknutet Sydsverige - med kortare restider och ny förstorad arbetsmarknadsregion genom förbättrade förbindelser även med Västra Götalandsregionen - anser Region Kronoberg att det förutom anslutning i Hässleholm mellan Södra stambanan och ny stambana att det också måste finnas en anslutning (växel) mellan Kust-till-Kustbanan i Värnamo samt vid Södra stambanan vid Tranås. Detta så att trafikering kan ske utan byte för resenärer vilket innebär en stor resenärsnytta.

För att inte byggnationen ska dra ut på tiden eller tränga undan andra betydande infrastrukturinvesteringar anser Region Kronoberg att finansieringen bör ske på annat sätt än via årliga anslag.

I regeringens direktiv till Trafikverket angavs att det fanns ett behov av en analys över vilka hastigheter som är lämpliga på olika delsträckor. I den nationella planen anges en viss tidsanalys över effekten om ny stambana byggs för 250 eller 320 km/h. Region Kronoberg uppfattar inte att analysen på ett fullvärdigt sätt beskriver effekten av en lägre hastighet i förhållande till hur den regionala utvecklingen kommer att påverkas. En lägre hastighet kan innebära att den nya stambanans geometri kan nå mer tätbefolkade områden, men det finns ingen mer förklaring över vad effekterna kan bli. Vi får inte heller någon kunskap om hur regionala snabbtåg får trafikera den nya stambanan eller vilka hastigheter de bör dimensioneras för. Region Kronoberg är i grunden positiv till att ny stambana byggs för höga hastigheter, dvs. 320 km/h.

Region Kronoberg anser att det är nödvändigt att förhandlingar om ny stambana kombineras med övriga infrastruktursatsningar för att nyttan av denna sprids utanför

storstadsregionerna. Region Kronoberg anser att det förutom att en stationsort pekas ut i Kronoberg också behövs riktade insatser för att öka kapaciteten och för att på sikt kunna öka hastigheten till 200 km/h på Kust-till-kustbanan. Om nyttan av den nya stambanan skall komma Kronoberg eller till övriga regioner i sydöstra Sverige till del, måste kraftfulla åtgärder behöva vidtas både på Kust-till-Kustbanan från Kalmar/Karlskrona till Värnamo och på Södra stambanan. I Trafikverkets nationella plan finns inget som tyder på att det kommer att ske någon samlad upprustning av Kust-till-Kustbanan vilket måste omprövas.

REGION KRONOBERG

Anna Fransson  
Regionstyrelsens ordförande

Martin Myrskog  
Regiondirektör